

ĐẨY MẠNH THU HÚT TƯ NHÂN ĐẦU TƯ GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY

Thu Hường

Năm 2021, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050. Đây được coi là định hướng quan trọng nhằm phát triển toàn diện giao thông vận tải. Đánh giá về định hướng phát triển và đóng góp của ngành đường thủy trong 10 năm tới, nhiều chuyên gia, nhà quản lý cho rằng, rất cần cơ chế để thu hút nguồn vốn, nhất là vốn tư nhân cho hệ thống đường thủy.

Đầu tư tổng thể, có tầm nhìn xa

Tại Quyết định số 1829/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050, Chính phủ đặt mục tiêu đến năm 2030, phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa đồng bộ, từng bước hiện đại, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội góp phần đưa nước ta cơ bản trở thành nước đang phát triển có công nghiệp hiện đại, thu nhập trung bình cao. Cụ thể, về vận tải, khối lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa sẽ đạt khoảng 715 triệu tấn; khối lượng vận chuyển hành khách đạt khoảng 397 triệu lượt khách; khối lượng luân chuyển hàng hóa đạt khoảng 150 tỷ tấn.km; khối lượng luân chuyển hành khách đạt khoảng 7,7 tỷ khách.km. Các chỉ tiêu này tăng gần 2 lần so với năm 2020.

Tầm nhìn đến năm 2050, sẽ hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa hiện đại, đồng bộ, an toàn, chất lượng dịch vụ vận tải cao, góp phần quan trọng giảm



chi phí logistics và là một trong những phương thức vận tải chiếm thị phần vận tải hàng hóa lớn.

Về kết cấu hạ tầng, Chính phủ đặt mục tiêu cải tạo, nâng cấp các tuyến chính có mật độ vận tải cao, đáp ứng chạy tàu 24/24 giờ. Tổng chiều dài các tuyến khai thác đồng bộ theo cấp kỹ thuật phần đầu đạt khoảng 5.000 km. Hệ thống cảng, bến thủy nội địa phát triển đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách trên các hành lang vận tải thủy; từng bước hiện đại hóa các cảng chính, cảng chuyên dùng; kênh hóa các đoạn sông qua đô thị lớn và chuyển đổi công năng cảng thủy nội địa xếp dỡ hàng hóa phù hợp với quá

trình đô thị hóa; hiện đại hóa hạ tầng công nghệ thông tin phục vụ quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa...

Theo quy hoạch, hệ thống đường thủy được định hướng phát triển theo 9 hành lang vận tải quốc gia và 55 tuyến vận tải thủy chính. Hệ thống cảng thủy cũng được quy hoạch theo các hành lang, tuyến vận tải thủy với 54 cụm cảng hàng hóa và 39 cụm cảng hành khách.

Quy hoạch 9 hành lang vận tải thủy gồm: 1 hành lang ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang (khu vực miền Trung thuộc hành lang ven biển), 4 hành lang khu vực miền Bắc (Quảng Ninh - Hải Phòng

- Hà Nội; Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình, Hà Nội - Nam Định - Ninh Bình và Hà Nội - Việt Trì - Lào Cai) và 4 hành lang khu vực miền Nam (TP Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau; TP. Hồ Chí Minh - An Giang - Kiên Giang; Bà Rịa - Vũng Tàu - Tây Ninh - TP Hồ Chí Minh và hành lang vận tải thủy kết nối với Campuchia qua sông Tiền, sông Hậu). Trên hành lang gồm các tuyến vận tải chính và một số tuyến vận tải nhánh.

Quy hoạch 55 tuyến vận tải chính trên 140 sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 7.300 km (trong đó khai thác đồng bộ theo cấp kỹ thuật đạt khoảng 5.000 km). Trong đó, miền Bắc có 18 tuyến chính trên 49 sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 3.028 km; miền Trung có 11 tuyến chính trên 28 sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 1.229 km và miền Nam có 26 tuyến chính trên 63 sông, kênh với tổng chiều dài khoảng 3.043 km. Trên các tuyến vận tải, đầu tư đồng bộ các kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa. Quy hoạch 54 cụm cảng hàng hóa, tổng công suất khoảng 361 triệu tấn, gồm: Miền Bắc có 25 cụm cảng, tổng công suất khoảng 199 triệu tấn; miền Trung có 8 cụm cảng, tổng công suất khoảng 9 triệu tấn và miền Nam có 21 cụm cảng, tổng công suất khoảng 153 triệu tấn. Quy hoạch 39 cụm cảng hành khách chính với tổng công suất khoảng 53,4 triệu lượt khách. Trong đó, miền Bắc có 10 cụm cảng, tổng công suất khoảng 10,9 triệu lượt khách; miền Trung có 14 cụm cảng, tổng công suất khoảng 2,5 triệu lượt khách và miền Nam có 15 cụm cảng, tổng công suất khoảng 40 triệu lượt khách. Khi triển khai chi tiết quy hoạch, mỗi cụm cảng bao gồm các cảng chính và cảng vệ tinh; kích cỡ

phương tiện thủy cũng được cơ quan quản lý quyết định để đồng bộ theo khả năng khai thác của tuyến luồng và cảng thủy.

Nhìn nhận về tiềm năng của ngành đường thủy, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Nguyễn Văn Thể chia sẻ, hiện cả nước có 1.800 phương tiện hoạt động ven bờ có trọng tải từ 5.000-23.000 tấn. Nếu một con tàu vận chuyển dọc theo bờ biển sẽ tải được lượng hàng hóa lớn thay thế cho hàng nghìn ô tô. Do đó, chính quyền địa phương cần khuyến khích các doanh nghiệp mua tàu biển, hình thành doanh nghiệp vận tải ven biển để “công” hàng hóa theo chiều dài đất nước. Với vai trò là cơ quan quản lý, Bộ Giao thông vận tải sẽ sớm xây dựng kế hoạch cụ thể để phát triển theo quy hoạch; tham mưu cơ chế, chính sách thuận lợi, thu hút doanh nghiệp đầu tư xây dựng cảng thủy, mua sắm phương tiện thủy hiện đại, phương tiện bốc dỡ hàng hóa chuyên dùng...

Nhiều chuyên gia kinh tế cũng cho rằng, để san sẻ bớt gánh nặng vận tải đường bộ, cần thiết phải đầu tư các dự án đường thủy trọng điểm.

Đẩy mạnh thu hút đầu tư tư nhân

Theo tính toán của Bộ Giao thông vận tải, tổng nhu cầu vốn đầu tư kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa đến năm 2030 dự kiến khoảng trên 157 nghìn tỷ đồng. Trong đó, nguồn vốn ngân sách nhà nước khoảng 29 nghìn tỷ đồng, tập trung đầu tư cho luồng tuyến; vốn ngoài ngân sách nhà nước và các nguồn vốn khác khoảng trên 128 nghìn tỷ đồng sẽ được huy động để đầu tư cho cảng bến.

Theo các chuyên gia và các nhà quản lý, để thu hút nguồn lực xã hội vào hạ tầng đường thủy, cần cơ chế đột phá về thể chế.

Trong đó, với những vị trí luồng tuyến quan trọng cần nâng cấp, nhưng nguồn ngân sách hạn hẹp, hoàn toàn có thể quy hoạch hệ thống cảng thủy nội địa gắn với luồng tuyến đó, từ đó sẽ có những vị trí đặc địa, hấp dẫn nhà đầu tư. Như vậy, thay vì những dự án nhỏ lẻ, có thể gom vào một dự án lớn để kêu gọi đầu tư. Thực hiện cơ chế này, không chỉ vốn xã hội, mà có thể thu hút cả nguồn vốn nước ngoài vào việc xây dựng hạ tầng đường thủy.

Hội Vận tải thủy nội địa Việt Nam cho biết, để thu hút đầu tư xã hội hóa phát triển cảng thủy cần có cơ chế tạo thuận lợi về đất đai và hệ thống đường bộ kết nối. Hiện nay, hạn chế lớn đối với hệ thống cảng thủy là giao thông đường bộ kết nối với cảng thủy không tốt, nhiều cảng bị hạn chế khả năng khai thác do đường công cộng nối với cảng hẹp, trọng tải thấp. Vì vậy, nguồn vốn ngân sách cần ưu tiên đầu tư hệ thống đường kết nối với cảng để thúc đẩy, thu hút tư nhân đầu tư xây dựng, khai thác hiệu quả hệ thống cảng thủy.

Bộ Giao thông vận tải cũng cho biết, sẽ tính toán đến nguồn vốn đầu tư công để dẫn dắt đầu tư tư nhân; trong đó, tạo điều kiện về cơ chế, chính sách để các doanh nghiệp tiếp cận nguồn vốn một cách thuận lợi trong mua sắm phương tiện, khuyến khích hình thành các tổng công ty hay tập đoàn doanh nghiệp đường thủy với đội tàu hùng hậu.

Viện Chiến lược và Phát triển giao thông vận tải đưa ra đề xuất, giải pháp về vốn để triển khai quy hoạch là vốn Nhà nước đầu tư vào các công trình trọng điểm, chủ yếu là “vốn môi” để dẫn dắt đầu tư tư nhân.

(Xem tiếp trang 50)

Bảng 03. Số lượng và lao động trong các cơ sở SXKD cá thể phân theo vùng kinh tế năm 2020

| | Số cơ sở (1000 cơ sở) | Số lao động (1000 người) | Cơ cấu (%) | | % tăng/giảm BQ giai đoạn 2016-2020 | |
|--------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|--------------|--------------|------------------------------------|-------------|
| | | | Số cơ sở | Số lao động | Số cơ sở | Số lao động |
| CẢ NƯỚC | 5.190,9 | 8.508,2 | 100,0 | 100,0 | 1,4 | 0,7 |
| Đồng bằng sông Hồng | 1.299,2 | 2.237,7 | 25,0 | 26,3 | 0,8 | 0,3 |
| Trung du và miền núi phía Bắc | 485,7 | 754,5 | 9,4 | 8,9 | 1,9 | 1,8 |
| Bắc Trung bộ và Duyên hải miền Trung | 1.200,5 | 1.883,7 | 23,1 | 22,1 | 1,6 | 1,5 |
| Tây Nguyên | 260,2 | 381,2 | 5,0 | 4,5 | 2,4 | 1,7 |
| Đông Nam bộ | 943,0 | 1.575,5 | 18,2 | 18,5 | 2,4 | 1,2 |
| Đồng bằng sông Cửu Long | 1.002,3 | 1 675,5 | 19,3 | 19,7 | 0,5 | (-)0,5 |

Khu vực dịch vụ tiếp tục dẫn đầu về số lượng cơ sở và lao động; là khu vực tăng trưởng nhanh nhất, tuy nhiên vẫn thấp hơn mức tăng của giai đoạn trước.

Trong tổng số gần 5,2 triệu cơ sở SXKD cá thể, khu vực dịch vụ chiếm tới 77,2%, tương đương 4,3 triệu cơ sở, tăng 8,0% (tăng 321,9 nghìn cơ sở) so với năm 2016, bình quân giai đoạn 2016-2020 tăng 2,0%/năm, thấp hơn 2 điểm phần trăm so với bình quân giai đoạn 2011-2016.

Ngược lại, số cơ sở SXKD cá thể khu vực công nghiệp-xây dựng chỉ chiếm 22,8% với 863,3 nghìn cơ sở, giảm 4,5% (giảm 40,8 nghìn cơ sở) so với năm 2016, bình quân mỗi năm trong giai đoạn 2016-2020 giảm 1,1%, tiếp tục giảm so với giai đoạn 2011-2016 (giảm 0,9%/năm).

Cùng với số lượng lớn cơ sở SXKD, lao động trong khu vực dịch vụ cũng chiếm tỷ trọng lớn nhất đạt 76,0%, tương đương 6,5 triệu lao động, tăng 6,0% (tăng 363,8 nghìn lao động) so với năm 2016, bình quân mỗi năm tăng 1,5% trong giai đoạn 2016-2020, thấp hơn mức tăng 3,2% giai đoạn 2011-2016.

Lao động trong khu vực công nghiệp-xây dựng đạt trên 2,0 triệu lao động, chiếm 34%, giảm 5,4% (giảm 117,4 nghìn lao động) so với năm 2016, bình quân mỗi năm trong giai đoạn 2016-2020 giảm 1,4%, thấp hơn mức giảm 1,6% trong giai đoạn 2011-2016.

(Nguồn: Tổng cục Thống kê)

ĐẨY MẠNH THU HÚT...

(Tiếp theo trang 34)

Bên cạnh đó, các dự án đầu tư cảng thủy cần nhất là ưu đãi về đất và thuế. Theo Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy, dự án đầu tư cảng được hưởng ưu đãi nhất định. Bộ Tài chính đã có quy định ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp với thuế suất 10% trong 15 năm đối với dự án đầu tư cảng thủy mới; hướng dẫn ưu đãi miễn, giảm tiền thuê đất đối với các dự án nói chung, bao gồm cả dự án đầu tư mới cảng thủy, kho bãi. Thực tế đã có các dự án được hưởng ưu đãi trên.

Thời gian qua, nhiều cảng thủy mới được đầu tư xây dựng bằng vốn doanh nghiệp, ngoài ngân sách Nhà nước. Tại khu vực phía Bắc có thể kể đến như cảng Tri Phương, Tân Cảng Quế Võ, Hải Linh... Bộ Giao thông vận tải cho biết, trong giai đoạn từ nay đến năm 2025 sẽ tập trung đầu tư các dự án

để giải quyết các nút thắt, điểm nghẽn như: Cải tạo tỉnh không cầu Đuống trên hành lang Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì; kênh nối Đáy - Ninh Cơ; nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (giai đoạn 2); phát triển hành lang đường thủy nội địa và logistics khu vực phía Nam; nâng cao tỉnh không các cầu đường bộ - đường sắt cắt qua tuyến đường thủy nội địa quốc gia trọng yếu; đầu tư các cảng thủy nội địa, gắn với các trung tâm logistics, cảng cạn.

Theo tinh thần chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, đường thủy nội địa phải được quan tâm đầu tư nhằm khai thác tối đa tiềm năng, cơ hội về lợi thế cạnh tranh của từng vùng và khu vực; bảo đảm tính tổng thể, tầm nhìn xa, chiến lược dài hạn; đầu tư phân kỳ hợp lý giữa các chuyên ngành, các khu vực; góp phần giảm chi phí logistics quốc gia; sử dụng hiệu quả nguồn lực nhà nước đồng thời huy động tối đa các nguồn lực xã hội để phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa theo hướng hiệu quả, từng bước hiện đại, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước./.